EnerNews

CATÁLOGO DE NEGOCIOS

¡INGRESE AQUI! EMPRESAS DESTACADAS ¡ANUNCIE AQUI!

A B C D E F G H I J K L M N Ñ O P Q R S T U V W X Y Z

TRANSPORTE MARÍTIMO

UNCTAD: Carbono, guerra y costos logísticos

Lo más leído

CAEM: "La industria minera ya tiene valor agregado"

Knight Piésold Argentina presentó su Reporte de Sustentabilidad: Calidad, eje de modelo de gestión ASG

Los Azules, el primer proyecto de cobre con RIGI aprobado

Milicic se prepara para nuevos desafíos

La pobreza y marginalidad mata y no importa dónde está el dólar

ENERNEWS/ MININGPRESS

Los conflictos geopolíticos metieron la cola en el proceso de descarbonización del transporte marítimo. Cómo incide en los costos

Filtros & Repuestos para Equipos
EL PODER DE CHINA TODAS LAS NOTAS
MiningPress

03/10/2023

Documentos especiales Mining Press y Enernews

UNCTAD: REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023

ANAHÍ ABELEDO

El gran reto del sector marítimo es la transformación hacia la descarbonización mientras la actividad sostiene el crecimiento económico. El cambio debe hacerse en condiciones geopolíticas que provocaron el incremento de los costos logísticos. La guerra llevó a cambios en los patrones de envío y aumentaron las distancias recorridas por productos básicos, especialmente petróleo y cereales. La descarbonización total podría aumentar los costos anuales de combustible entre un 70 y un 100 % en comparación con los niveles actuales.

Descarbonizar el transporte marítimo para 2050 requerirá grandes inversiones, y algunas estimaciones que sugieren entre US$ 8.000 y US$ 28.000 millones adicionales al año, para permitir que los barcos se descarbonicen para esta fecha.

La revista marítima de la **UNCTAD** de este año, recientemente publicada **"UNCTAD: Review of maritime transport 2023",** resalta los compromisos que tiene por delante el sector que debería "Seguir comprometido con la modernización de la flota y la renovación de la capacidad de los buques antiguos y adoptar vías bajas en carbono".

Entre los obstáculos se destaca el que surge para regiones en desarrollo, incluidas las pequeñas islas; los Estados en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA) que deben enfrentarse a mayores impactos debido a una capacidad limitada para mitigar mayores costos logísticos.

Transporte marítimo I: Sugerencias WSC-OMI para estrategia GEI

Salida de buques con granos de Ucrania por el puerto del Mar Negro

Transporte marítimo II: Bill Gates respalda el metanol como combustible ecológico

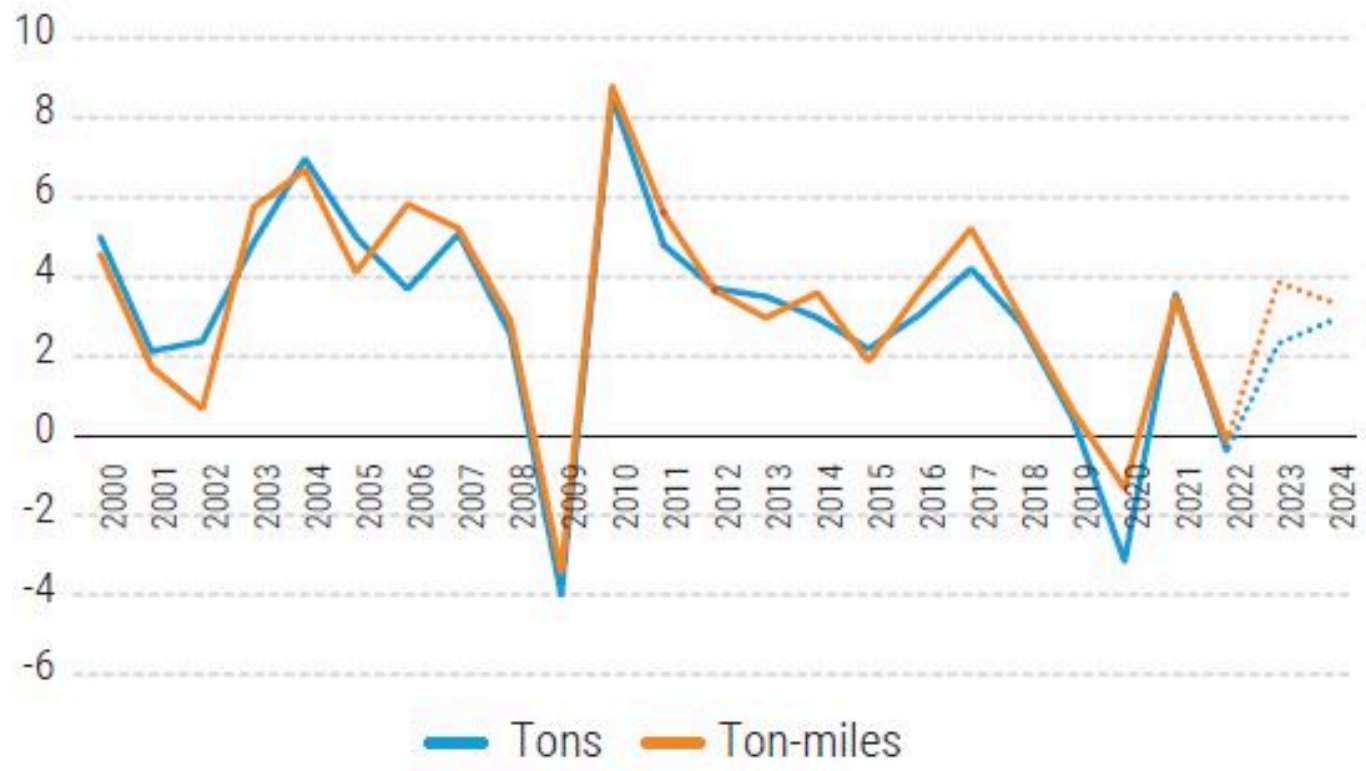
LA GUERRA Y EL TRANSPORTE DE PETRÓLEO Y GAS

A partir de principios de 2022, el comercio marítimo, en particular los graneles secos y los buques cisterna, se ha visto afectado por la guerra de **Rusia** en **Ucrania**. La guerra llevó a cambios en los patrones de envío y aumentaron las distancias recorridas por productos básicos, especialmente petróleo y cereales.

El crecimiento en toneladas-milla supera crecimiento en toneladas en 2022, 2023 y para proyecciones de 2024 (figura 1).

Transporte marítimo sufre elevados precios del combustible

Figure 1 Seaborne trade growth, tons and ton-miles, 2000 – 2024
(Annual percentage change)



Source: UNCTAD secretariat, based on Clarksons Research, Shipping Intelligence Network timeseries (as of July 2023).

Note: 2023 data are estimated and 2024 are forecasts.

En 2022, los volúmenes del comercio de petróleo y gas experimentaron un sólido crecimiento anual del 6 % y el 4,6 %, respectivamente. El aumento puede ser atribuido a una mayor demanda de combustible a medida que la pandemia disminuyó y se levantaron las restricciones relacionadas.

¿Puede el transporte marítimo Net Zero ser viable?

Grúas SAN BLAS

Como gasto en servicios de uso intensivo de energía, un regreso a la normalidad contribuyó al aumento de la demanda de petróleo. Por el contrario, en contenedores y secos, los envíos a granel disminuyeron en 2022.

El debilitamiento del comercio en contenedores refleja la desaceleración del crecimiento económico mundial, la alta inflación y la normalización de la demanda después del aumento inusual durante la pandemia de COVID-19.

Flujo de buques tanqueros (petróleo ruso) en el Mar Negro el 9 de agosto | Marine Traffic

Las escalas portuarias siguen estas tendencias en el comercio, cayendo significativamente al principio de la pandemia de COVID-19 (figura 2).

Tras una caída año tras año en el primer semestre de 2022, las escalas de buques en los puertos aumentaron en el segundo semestre de 2022.

Las escalas portuarias de petroleros alcanzaron máximos históricos, mientras que las de graneleros volvieron a sus niveles anteriores a la COVID-19; Las escalas portuarias de buques porta contenedores aún no han regresado a su nivel de 2019.

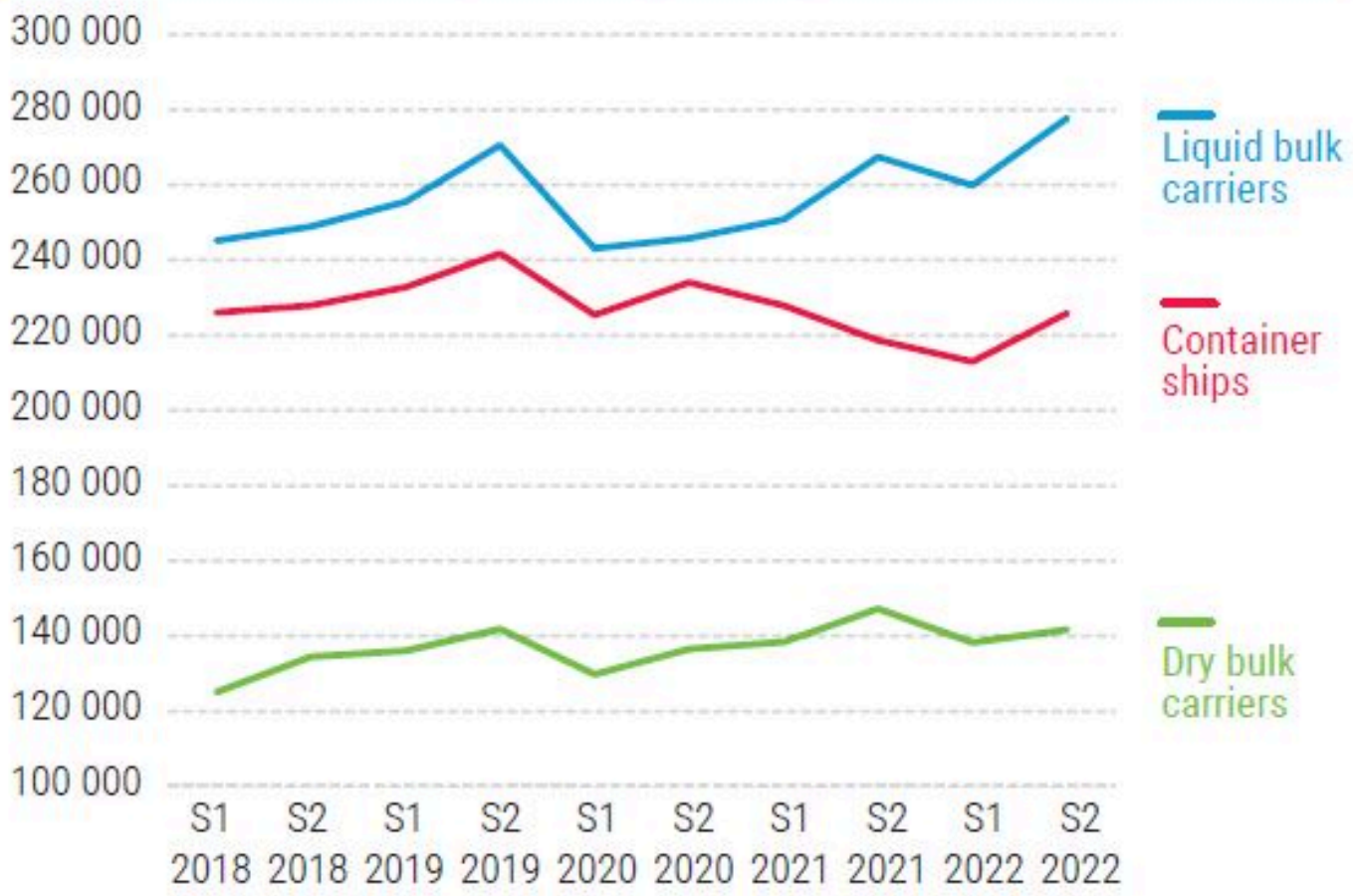
LA AMPLIACIÓN DE LAS DISTANCIAS Y LOS GRANOS

En 2023, las distancias de carga de petróleo alcanzaron máximos de largo plazo (figura 3), impulsadas por los trastornos causados por la guerra en Ucrania.

Petróleo crudo y productos refinados viajaron distancias más largas, ya que la Rusia buscaba nuevos mercados para exportaciones de su carga y **Europa** buscó proveedores de energía alternativa.

Los envíos de cereales recorrieron distancias más largas en 2023 que cualquier otro año registrados (figura 3).

Figure 2 Number of port calls per half year, world total, 2018–2022



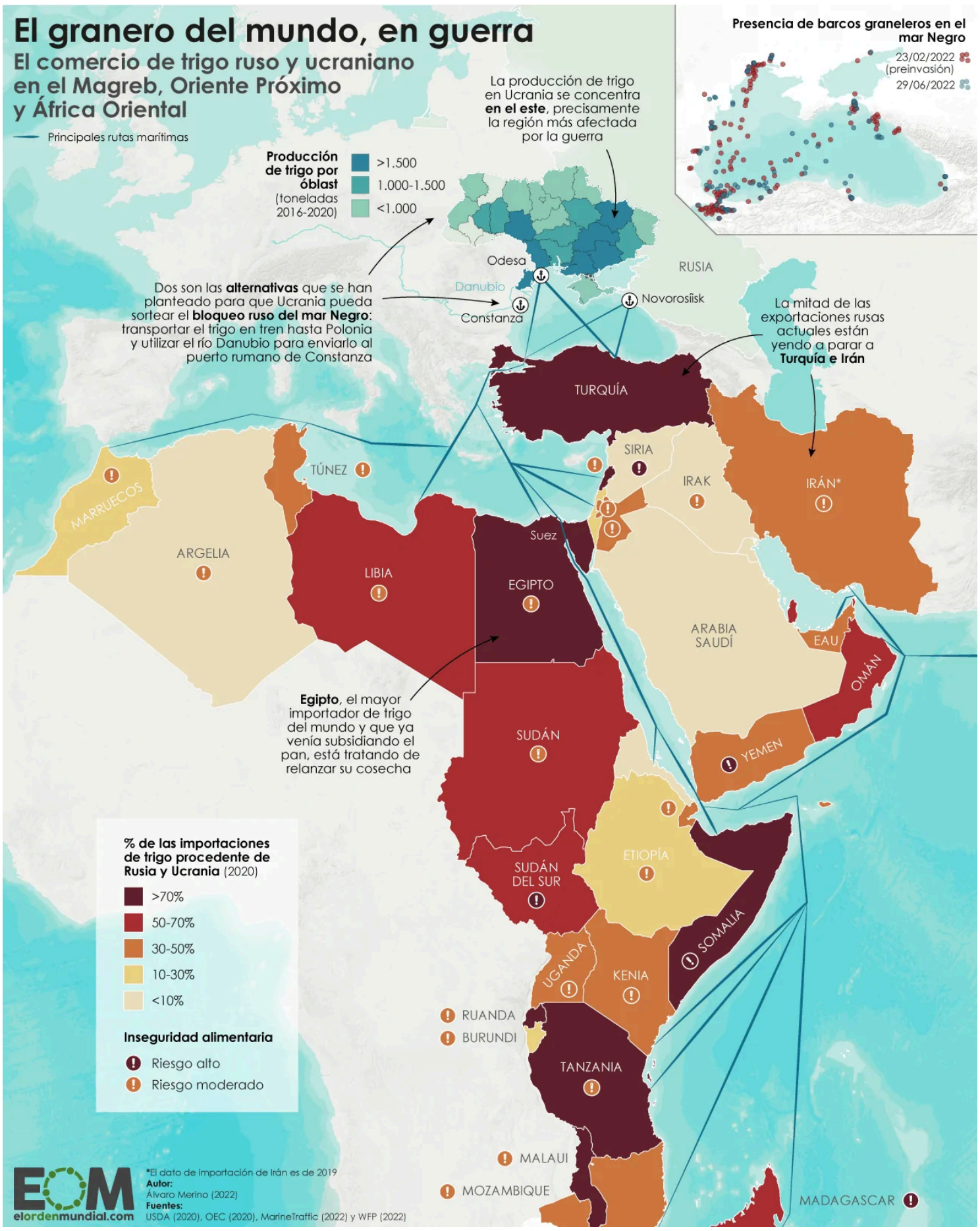
Source: UNCTAD, based on data provided by MarineTraffic, 2023.

Notes: Ships of 1,000 gross tons (GT) and above. S1 and S2 refer to first and second semesters.

Aunque los envíos de cereales desde Ucrania se reanudaron en 2022 gracias a la Iniciativa del **Mar Negro,** varios países importadores de cereales tuvieron que recurrir a exportadores de cereales alternativos.

En cambio, están comprando **Estados Unidos** o **Brasil,** que requieren recorridos más largos.

El acuerdo fue negociado por las **Naciones Unidas** entre los países beligerantes, Rusia y Ucrania para permitir la exportación de cereales a terceros países.



El mapa del comercio de trigo ruso y ucraniano a través del mar Negro

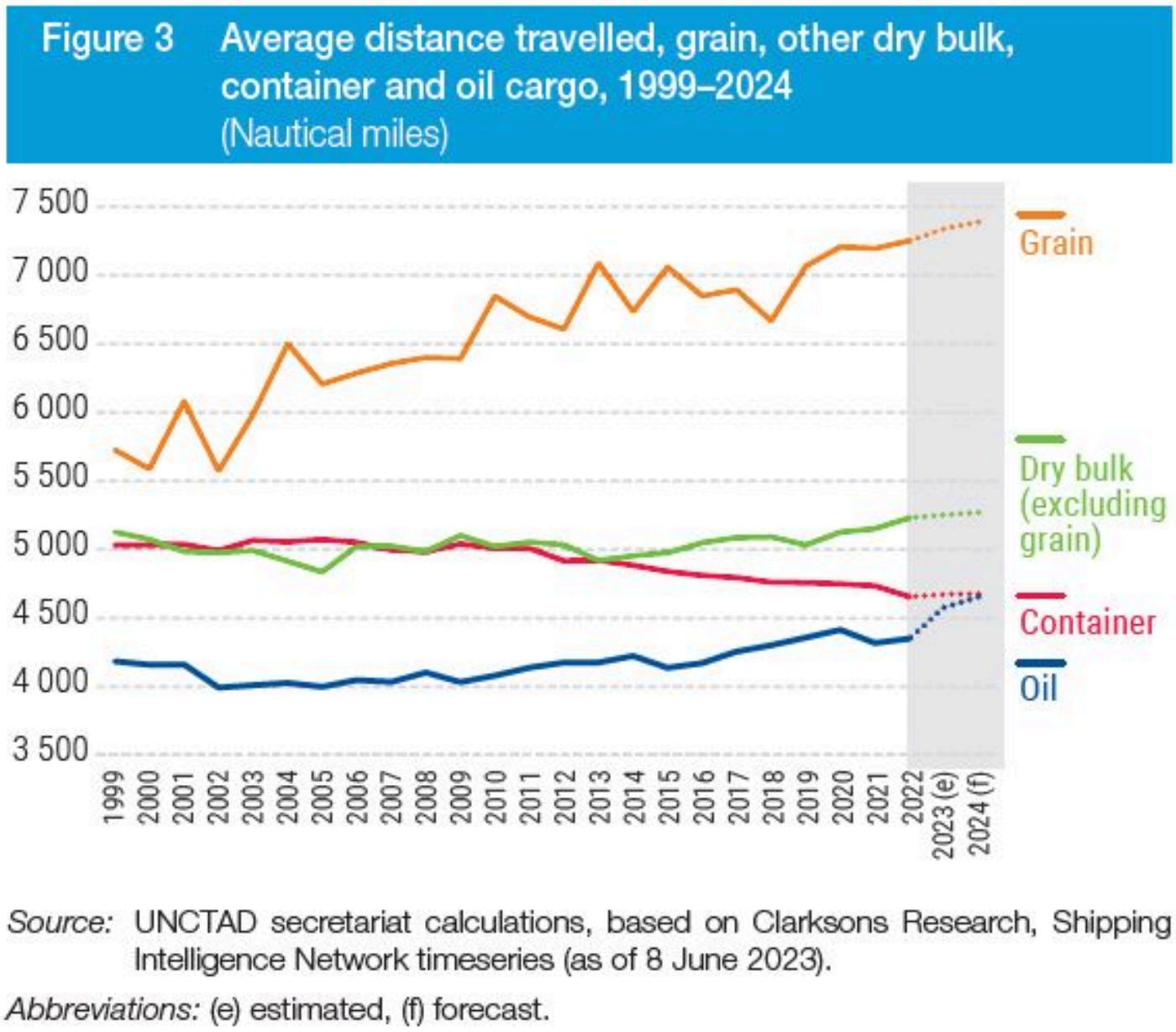
LAS DISTANCIAS RECORRIDAS POR LOS CONTENEDORES

Las distancias del comercio en contenedores han caído desde 2020, pero han aumentado marginalmente en 2023 (figura 3).

El comercio en contenedores intraasiático, que representa la mayor parte del comercio intrarregional, vio aumentar su participación

A través de los años. Como el comercio intraasiático se realiza a distancias más cortas, las distancias promedio recorridas por tonelada de carga de contenedores de todo el mundo es relativamente baja.

Los flujos comerciales asiáticos en contenedores reflejan los patrones de fabricación globales. **China** continúa siendo el líder en fabricación global, apoyado por los países vecinos del este asiático. También refleja la creciente participación de varios países del este de **Asia** en las negociaciones regionales y cadenas de valor globales.

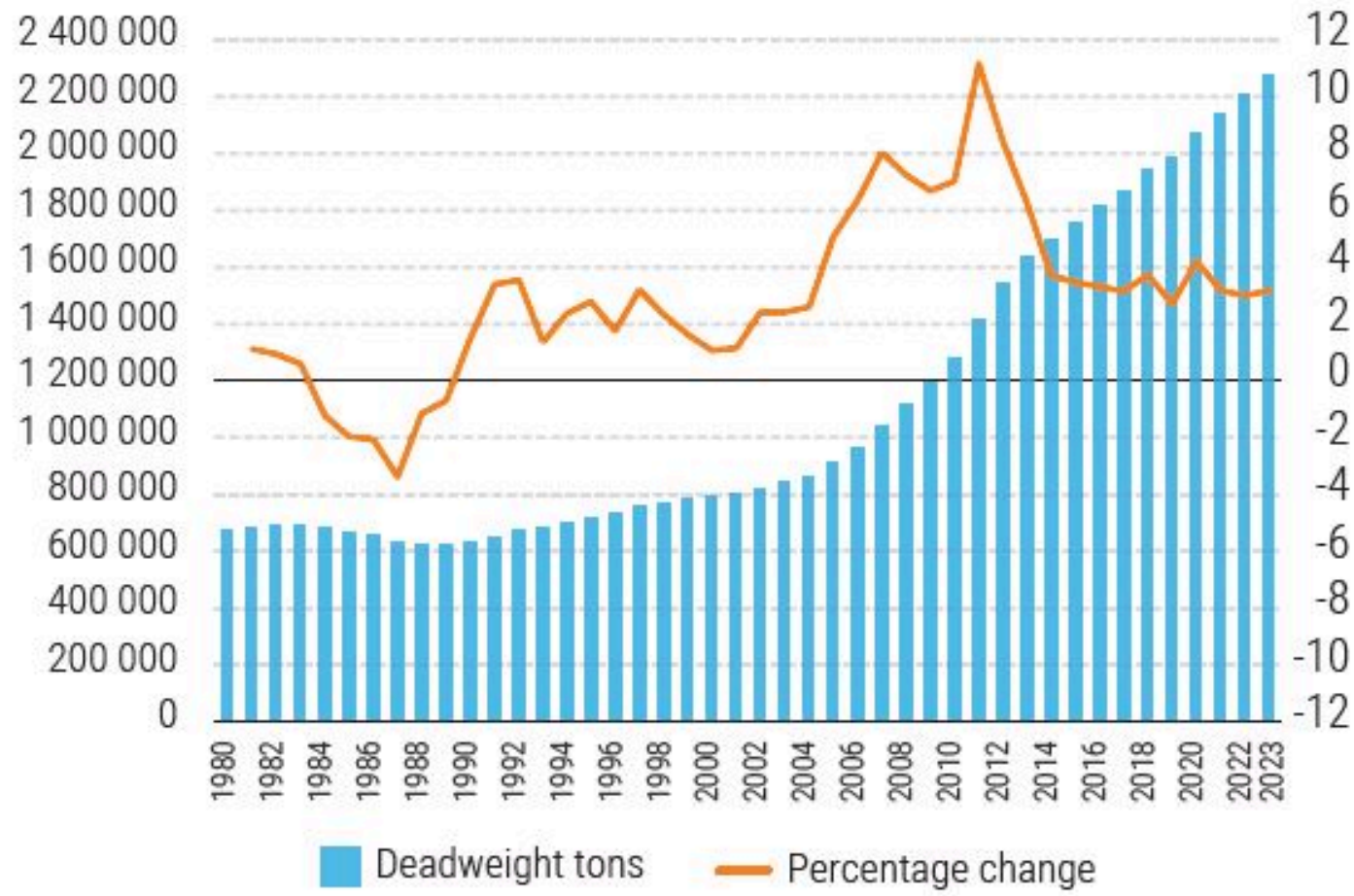


CONECTIVIDAD DE ENVÍO DE CONTENEDORES

En el segundo trimestre de 2023, las economías más conectadas medidas por el **Índice de Conectividad del Transporte Marítimo (LSCI)** fueron **China**, seguidos por la **República de Corea, Singapur, Malasia y los Estados Unidos.**

Europa, España, el Reino de los Países Bajos y **Bélgica,** vieron aumentar su LSCI durante este período, mientras que el **Reino Unido de Gran Bretaña** e **Irlanda del Norte** vieron su LSCI disminuir ligeramente.

La mayoría de las regiones se recuperaron en términos de perturbaciones pandémicas de COVID-19 y Conectividad de envío. Para el segundo trimestre de 2023, los promedios regionales para la LSCI en **Asia, América Latina** y el **Caribe** y **Oceanía** alcanzó niveles récord.



Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

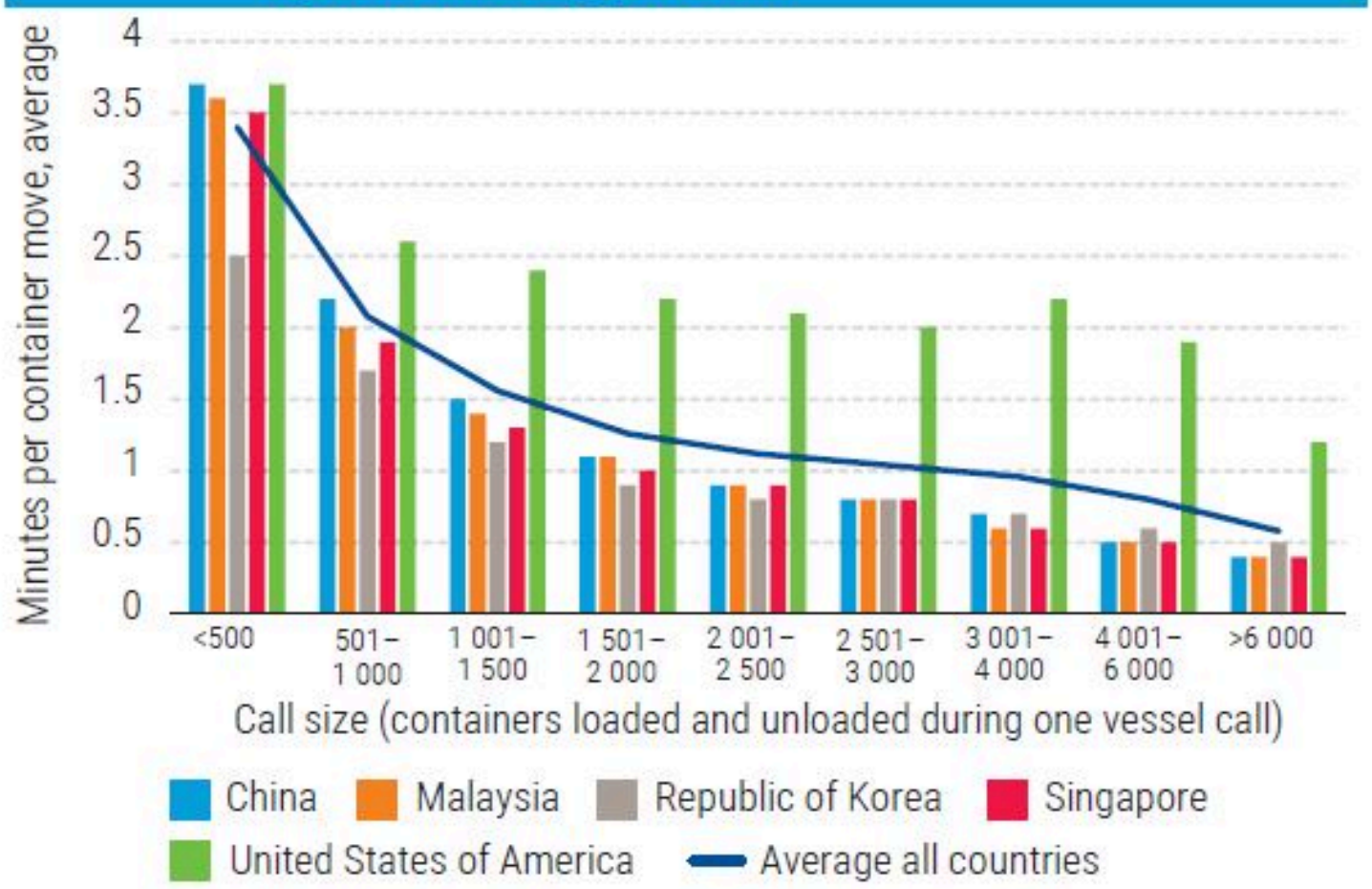
Notes: Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above, as of 1 January 2023. Deadweight tons for some individual vessels have been estimated.

Mientras tanto, el LSCI promedio para **África** también aumentó, pero se mantuvo por debajo de sus valores prepandémicos. **América del Norte** y **Europa** vieron caer su LSCI promedio en 2022, registrando solo una recuperación en el segundo trimestre de 2023.

Las variaciones regionales reflejan la dinámica de la oferta y la demanda durante y después de la pandemia. **Asia** aumentó su actividad comercial de contenedores, incluyendo tráfico intrarregional.

Europa y América del Norte experimentaron inicialmente un aumento de la demanda y despliegue de flotas que disminuyó a medida que el mercado estabilizado.

Figure 6 Minutes per container move, by range of call size, top 5 countries by port calls



Source: UNCTAD, based on data provided by S&P Global Port Performance Program, 2023.

En cambio, **África** se encontró en un punto medio, sin un auge posterior a la COVID-19 ni un debilitamiento posterior.

Los **PEID** mostraron signos iniciales de recuperación en su LSCI pero aún no lo han hecho volvió a los niveles previos a la pandemia. Durante la pandemia, los **SMSL** en la **India**, los océanos, **África** y el **Caribe** experimentaron una disminución del LSCI. Este se atribuyó a que los barcos se redistribuyeron hacia zonas más lucrativas de **Europa** y los mercados de importación de **América del Norte,** así como la reducción de la demanda en los países dependientes del turismo y en las economías insulares.

En 2023, los PEID que sirvan como centros regionales de transbordo, como **Jamaica** y **República Dominicana,** retomaron su crecimiento de largo plazo, aprovechando su negocio de transbordo.

Sin embargo, otros PEID que actúan como centros regionales, en particular **Bahamas** y **Mauricio** aún no se ha recuperado completamente del impacto de la pandemia.

Figure 8 Carbon dioxide emissions, tons, by main flags of registration, 2012 and 2022

Source: UNCTAD, based on data provided by Marine Benchmark, June 2023.

Note: Carbon dioxide emissions from vessels' main and auxiliary engines calculated bunker fuel from AIS (Automatic Identification System).

COLABORACIÓN Y DESCARBONIZACIÓN

Si bien la logística, la digitalización, la hidrodinámica y medidas como la captura y el almacenamiento de carbono tienen el potencial de frenar una parte de los GEI - emisiones del transporte marítimo- , el mayor potencial para hacer un impacto significativo.

La diferencia radica en cambiar a combustibles con bajas o nulas emisiones de carbono. Las necesidades de envío reemplazan los combustibles fósiles con alternativas que emitan pocos o ningún GEI en todo el mundo.

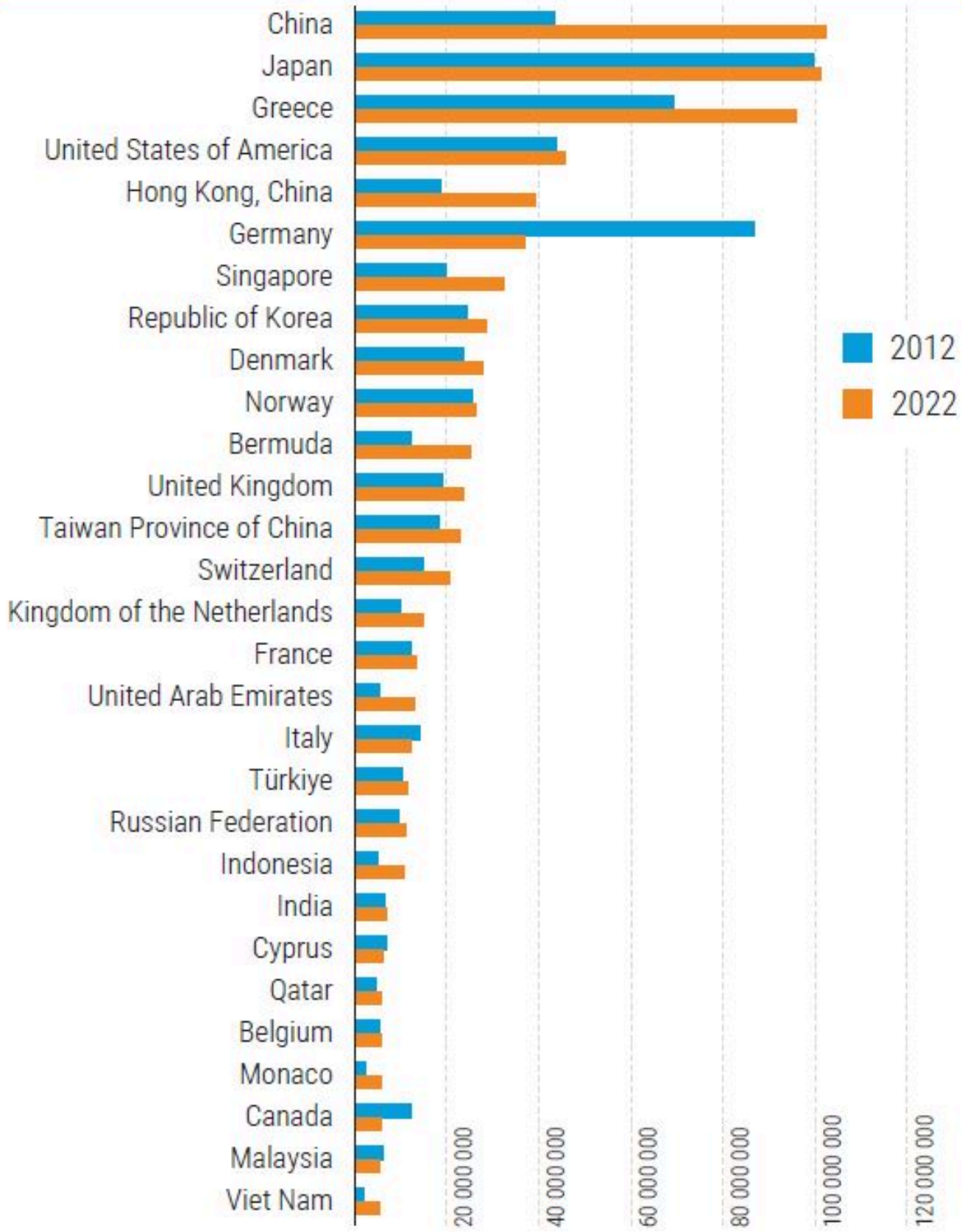
Si bien la transición energética en el transporte marítimo aunque todavía está en sus inicios, se están logrando algunos avances: un tercio del tonelaje encargado en 2022 capaz de utilizar combustibles alternativos.

La implementación de combustibles alternativos a gran escala requiere significativamente transformar las cadenas de valor de producción y distribución de combustibles.

También implica múltiples partes interesadas en los sectores marítimo, portuario, energético y financiero.

Descarbonizar el transporte marítimo para 2050 requerirá grandes inversiones, y algunas estimaciones que sugieren entre US$ 8.000 y US$ 28.000 millones adicionales al año, para permitir que los barcos se descarbonicen para esta fecha.

Figure 9 Carbon dioxide emissions, tons, by main economies of ownership, 2012 and 2022



Source: UNCTAD, based on data provided by Marine Benchmark, June 2023.

Note: Carbon dioxide emissions from vessels' main and auxiliary engines, calculated bunker fuel from AIS.

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y CORREDORES VERDES

Se espera que superen las inversiones a bordo. Ampliar la producción de combustible, infraestructura de distribución y abastecimiento de combustible para suministrar 100% carbono neutral.

Los combustibles para 2050 requerirán inversiones anuales de alrededor de US$ 28 mil millones a US$ 90 mil millones.

Las estimaciones sugieren que la descarbonización total podría aumentar los costos anuales de combustible entre un 70 y un 100 % por ciento en comparación con los niveles actuales.

El transporte marítimo no puede descarbonizarse por sí solo. Esfuerzos de descarbonización debería reunir a la industria en general, incluidos transportistas, puertos, fabricantes, transportistas, inversores, productores y distribuidores de energía.

Como ejemplo, la **Declaración de Clydebank COP26**, que se compromete al establecimiento de corredores marítimos ecológicos buscó aprovechar la colaboración.

Los corredores verdes son rutas de colaboración que involucran a múltiples partes interesadas operando entre dos puertos. El objetivo es triple: proporcionar opciones de abastecimiento de combustible para buques que utilizan combustibles con bajas o nulas emisiones de carbono, facilitan probar diversas soluciones y apoyar iniciativas ecológicas pioneras.

Desde la firma de la Declaración de Clydebank, 21 corredor marítimo verde han surgido iniciativas. Las experiencias con corredores marítimos ecológicos.

Vuelva a HOME

NOTAS RELACIONADAS

Maersk advierte "nubes oscuras" para el futuro del transporte marítimo

AIE: Transporte y emisiones en países emergentes

*La información y las opiniones aquí publicados no reflejan necesariamente la línea editorial de Mining Press y EnerNews

Mining Press

- Quiénes Somos / Contáctenos
- Suscríbase
- Anuncie en Mining Press

- Propietario: D&C Visual S.R.L. | C.U.I.T.: 30-70894554-0
- Lavalle 482, 8° piso Oficina G, (C1047AAJ), Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Director: Pablo Davin

Mining Press es una publicación de D&C Visual S.R.L.

© 2021 MINING PRESS | TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS | REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 88609277 | EDICIÓN Nº 6052